

Sammendrag:

Helgeland lufthavn – marked og samfunnsøkonomi

En felles lufthavn til avløsning for de tre eksisterende lufthavnene Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana ville gi langt bedre rutetilbud for passasjerene enn i dag.

To hovedalternativer er vurdert: en lufthavn med 2000 m rullebane og mulighet til å ta ned regulære jetfly og en tilsvarende lufthavn med mulighet for større turboprop fly men ikke jetfly. Begge alternativene gir grunnlag for direkte ruter til Oslo. Analysene av markedsgrunnlaget viser at det er realistisk med 2-3 daglige avganger til/fra Oslo med jetfly eller 5-6 daglige avganger med turboprop.

Det ligger utenfor oppdragets ramme å vurdere hva en ny lufthavn vil koste, og resultatene fra analysene viser derfor hva en ny lufthavn kan koste ved en kalkulasjonsrente på 4,5 prosent.

Analysen viser at begge alternativene gir flere milliarder i samfunnsøkonomisk nytte hvis de lar seg realisere. Gevinsten ligger i hovedsak i bruk av større fly og mer direkte ruteføring.

Begge alternativene er derimot bedriftsøkonomisk ulønnsomme for Avinor, som bare får dekket opp til 280 millioner kroner av investeringskostnadene gjennom reduserte driftskostnader. Staten kan imidlertid redusere støtten til flyrutedrift så mye at staten og Avinor til sammen kan tjene på en utbygging.

Muligheten for en ny felles lufthavn til avløsning for Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana lufthavner har vært nevnt i de tre siste nasjonale transportplanene og ble utredet av Avinor i 2003. Avinors utredning konkluderer med at kun Kråkstad i Vefsn kommune kan tilfredsstillere kravene til en ny lufthavn.

Til tross for statlig driftstilskudd gjør begrenset kapasitet og høye kostnader det svært kostbart å benytte dagens rutetilbud fra Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana i forhold til hva reiser til samme destinasjon koster fra Trondheim og Bodø. Som hovedregel betaler passasjerene det dobbelte fra de lokale lufthavnene til Oslo som fra Trondheim og Bodø til Oslo.

Dette har medført en lekkasje til disse to lufthavnene som tilsvarer 1/3 av trafikken (kommet og reist) på de lokale lufthavnene. Det betyr at 1/4 av passasjerene i området reiser 2 1/2 - 3 timer ekstra hver vei for å redusere billettutgiftene.

En ny felles lufthavn vil gi et langt bedre og rimeligere rutetilbud enn i dag og vil redusere eller fjerne behovet for å ta omveien om Bodø eller Trondheim.

I foreliggende rapport presenteres det både bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske analyser av bygging av en ny lufthavn med 2000 m rullebane gitt at de teknisk/operative forholdene ligger til rette for det. Oppdraget er finansiert av Helgeland lufthavn AS.

Konklusjon

Markedsgrunnlaget ser ut til å være stort nok til å forsvare utbygging av en felles lufthavn og vil øke ytterligere som følge av lavere priser og større kapasitet.

I alternativ 1 kan lufthavnen, i tillegg til større turboprop maskiner for trafikk direkte til Trondheim og Bodø, håndtere regulære jettfly som vil bli benyttet for direkte flygninger til Oslo. De nye direkte rutene vil redusere både reisetid og billettpris og gjøre reiser via Trondheim og Bodø mindre attraktive. I alternativ 1 antas det at markedsgrunnlaget er stort nok til å forsvare 2-3 daglige avganger til Oslo, 3 daglige avganger til Trondheim og 4 avganger til Bodø.

I alternativ 2 kan lufthavnen håndtere større turboprop maskiner, men ikke regulære jettfly. Hovedforskjellen i forhold til alternativ 1 er at det her vil gå turboprop maskiner også til Oslo, noe som vil gi noe høyere billettpriser, noe lengre reisetid og noe mindre trafikk på ruten til Oslo.

I tillegg er det presentert et alternativ 2b som tilsvarer alternativ 2 bortsett fra at det forutsettes at den nye lufthavnen ikke gir økt trafikk.

Det viser seg at alle de tre alternativene gir flere milliarder i samfunnsøkonomisk nytte. Selv i det minst lønnsomme alternativet 2b må investeringen nå 3 milliarder kr før det blir ulønnsomt å bygge ny lufthavn ved 4,5 prosents kalkulasjonsrente. I alternativ 1 og 2 må investeringen passere henholdsvis 4,1 og 3,7 milliarder kr før lufthavnen blir samfunnsøkonomisk ulønnsom.

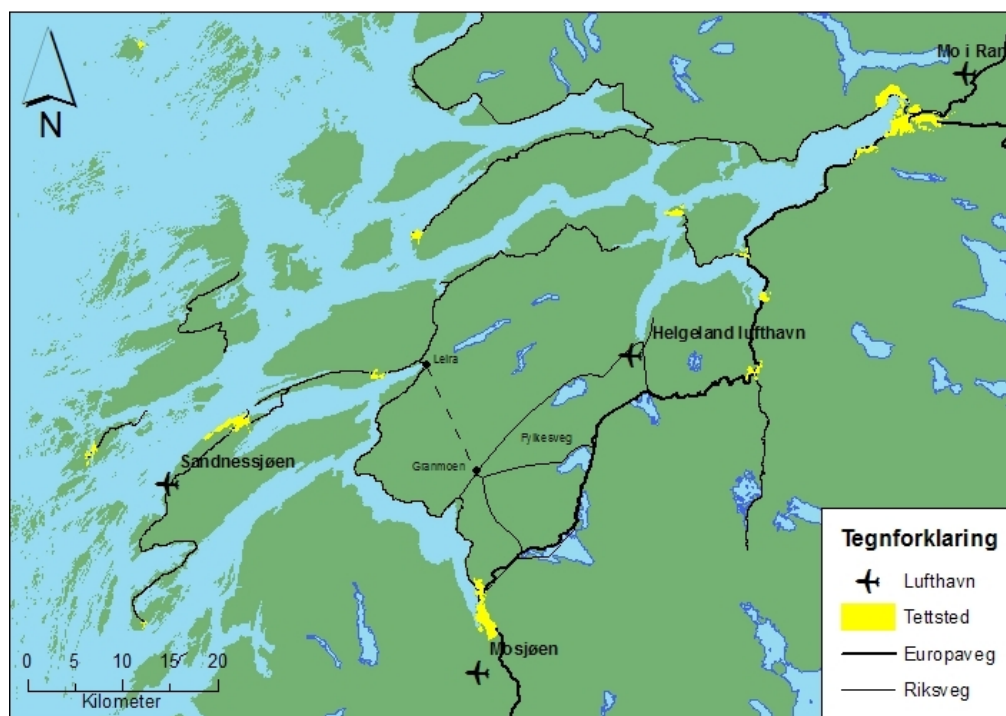
For Avinor er det lite trolig at en ny lufthavn vil være lønnsom. De bedriftsøkonomiske fordelene vil i beste fall forsvare en investering på 280 mill kr.

Staten og Avinor i sum kan på den annen side finansiere en ny lufthavn til rundt 2 milliarder gitt at staten kan kutte ut driftstøtten til de lokale flyrutene i området.

Nedslagsfelt og marked

De tre nåværende lufthavnene ligger i nordre Helgeland og har et nedslagsfelt som består av kommunene Herøy, Altstadhaug, Leirfjord, Dønna, Træna (Sandnessjøen), Vefsn, Grane, Hattfjelldal (Mosjøen) og Nesna, Hemnes, Rana og Lurøy (Mo i Rana). Befolkningen i nedslagsfeltet har gått ned fra 64 500 i 1990 til 62 500 i 2008 og forventes å ligge på 2008-nivå også i 2030.

Samlet trafikk på de tre lufthavnene lå i 2007 på 196 000 passasjerer (kommet/reist). I tillegg antas det at rundt 60 000 passasjerer i nedslagsfeltet benytter Bodø og Trondheim i stedet for de lokale lufthavnene. Av den totale trafikken går ca 100 000 til Oslo/utlandet, 70 000 til resten av Sør-Norge mens ca 90 000 passasjerer skal til Nord-Norge. Mesteparten av lekkasjen er trafikk til Oslo via Trondheim/Bodø og trafikk til Nord-Norge via Bodø.



Figur A. Kart over aktuelle lufthavner i Helgeland.

Alternativ 1

Alternativ 1 innebærer 2000 m rullebane og sertifisering for større turboprop maskiner og regulære jetfly.

Mens trafikken i dag består av 39-seters Dash8 maskiner til Trondheim og Bodø med stort innslag av mellomlandinger forutsettes det at trafikken på den nye lufthavnen vil gå med 75 seters Q400 maskiner 3 ganger daglig direkte til Trondheim og 4 ganger daglig direkte til Bodø mens Oslo betjenes av 148 seters B 737/300 (evt. A320) 2-3 ganger daglig.

Det antas at dette vil redusere flykostnadene tur/retur per passasjer med 870 kr til Bodø, 1000 kr til Trondheim og 2300 kr til Oslo.

Dette vil gi grunnlag for lavere billettpriser, og prisen på fritidsreiser til Oslo antas for eksempel å falle fra 3150 kr t/r i 2007 til 1500 kr. Samtidig reduseres samlet flytid fordi langt flere reiser går direkte uten mellomlanding og flybytte, mens passasjerer som ellers ville valgt å reise via Trondheim/Bodø får redusert samlet tilbringertid med 5-6 timer t/r.

Alt dette driver opp trafikkgrunnlaget for lufthavnen, og det antas at Oslo-trafikken vil øke fra 56 000 passasjerer i 2007 til 144 000 passasjerer i 2018. Av veksten skyldes 6 000 generell trafikkvekst, 30 000 redusert lekkasje og resten nyskapt trafikk. Total trafikk vil øke fra 196 000 i 2007 til 370 000 i 2018.

Alternativ 2

Alternativ 2 tilsvarer alternativ 1 bortsett fra at også trafikken til Oslo betjenes av Q400 som går 5 ganger daglig. Det antas at dette vil redusere flykostnadene med 2000 kr til Oslo og at dette vil gi grunnlag for at billettprisene for fritidsreiser til Oslo reduseres fra 3150 til 1800 kr.

Også her vil flytiden gå ned for noen grupper og tilbringertiden gå ned for andre og sammen med antatt prisreduksjon bidra til å drive opp trafikkgrunnetil 133 000 passasjerer på Oslo-ruten og 354 000 totalt.

Alternativ 2b

Alternativ 2b tilsvarer alternativ 2 men uten at trafikkgrunnetil øker utover generell trafikkvekst og redusert lekkasje. Dermed øker samlet trafikk i alternativ 2b fra 196 000 i 2007 til 280 000 i 2018. Det legges til grunn at også alternativ 2b gir grunnlag for direkte turboprop ruter til Oslo, Trondheim og Bodø, men med lavere frekvens enn i alternativ 2.

Samfunnsøkonomisk analyse

Nytten av en ny lufthavn vil i første rekke bestå av reduserte billettpriser, færre mellomlandinger og redusert reisetid for passasjerene og av økte inntekter og lavere driftskostnader og tilskuddsbehov for Avinor, flyselskapene og staten. I tillegg kommer verdien av eventuell nyskapt trafikk. Nytten må veies opp mot investeringskostnadene ved ny lufthavn og økte miljø- og ulykkeskostnader som følge av økt trafikk.

Erfaringsmessig tar det lang tid å realisere utbygging av ny lufthavn. 2018 er derfor valgt som referanseår, mens analyseperioden er 2018-2042. Alle priser er regnet ut fra pengeverdien i 2008. Det ligger utenfor dette oppdragets ramme å vurdere hva en ny lufthavn vil koste, og resultatene fra den samfunnsøkonomiske analysen viser derfor i hovedsak hva en ny lufthavn kan koste ved en kalkulasjonsrente på 4,5 prosent. Det er også gjennomført en følsomhetsanalyse som viser hva lufthavnen maksimalt kan koste ved ulike kalkulasjonsrenter. Det er her ikke tatt hensyn til restverdien av lufthavnen etter 25 års drift.

De årlige driftskostnadene ved de tre lufthavnene er anslått til 75 mill kr basert på opplysninger fra Avinor. Ved overføring av dagens passasjerer til den nye lufthavnen anslås driftskostnadene til 47 mill kr, omtrent på linje med Bardufoss. På grunn av forventet trafikkvekst som følge av utbyggingen antas det imidlertid at passasjertallene blir mer på linje med Alta og Molde, og driftskostnaden ved den nye lufthavnen anslås derfor til 62 mill kr årlig i alternativ 1 og 2. Avinor vil ut fra dette spare 13 mill kr per år i driftskostnader. I løpet av 25 år utgjør dette 206 mill kr når kostnadene neddiskonteres med 4,5 prosent per år.

Siden endringene i Avinors lufthavninntekter neddiskontert over 25 år bare blir 36 mill kr i alt 1 mens de synker svakt i alt 2 så vil bedringen i Avinors driftsbudsjett over de neste 25 årene bare forsvare en utbygging til 240-200 mill kr i alternativ 1

og 2. Inkludert en neddiskontert restverdi på 15/40 av byggekostnad kan Avinor forsvare en investering på 278 mill kr i alt 1 og 228 mill kr i alt 2 (152 mill kr i alt 2b).

Dersom statens tilskudd til flyrutedrift i området bortfaller, sparer staten nærmere 100 mill kr i året basert på prisen i den siste anbudsrunder. Sammen med økningen i andre avgifter til staten utgjør dette vel 1,6 mrd kr neddiskontert over 25 år. Staten og Avinor til sammen kan dermed forsvare en investering på vel 1,8 mrd kr i alternativ 1 og 2. Inkludert neddiskontert restverdi kan staten og Avinor til sammen forsvare en investering på 2,14 mrd kr i alternativ 1 og 2,07 mrd i alt 2 (1,85 mrd i alt 2b).

Neddiskontert over 25 år reduseres flyselskapenes kostnader i utgangspunktet med 2,32 mrd kr på grunn av lavere driftskostnader og avgifter, men siden billettinntektene synker med 1 mrd og tilskuddet med 1,55 mrd så reduseres flyselskapene fortjeneste ut i fra våre forutsetninger med 230 mill kr uten trafikkvekst (alt 2b). I alternativ 1 og 2 med trafikkvekst blir både inntekter og kostnader høyere, men gir fremdeles redusert fortjeneste med våre forutsetninger.

Den virkelig store gevinsten er økt nytte for passasjerene i form av reduserte billettpriser, redusert reisetid og nyskapt trafikk. I alternativ 1 er gevinsten for passasjerene 2,87 milliarder kr, mens gevinsten er 2,54 milliarder kr i alternativ 2. I alternativ 2 utgjør verdien av nyskapt trafikk 0,87 milliarder kr. Uten denne gevinsten (alt 2b) sparer passasjerene 1,66 milliarder kr. Det første året utgjør besparelsen (i alt 2b) 90 mill kr som fordeler seg på 14 mill kr i spart reisetid, 52 mill kr i reduserte billettpriser og 23 mill kr i reduserte tilbringertid og -kostnader.

I sum viser det seg at den samfunnsøkonomiske nytten av en ny lufthavn er svært høy. Selv uten nyskapt trafikk passerer nytten i analyseperioden 3,5 milliarder kr mens nytten med nyskapt trafikk ligger på 4,4-4,9 milliarder.

På grunn av skattefaktoren (som skyldes at det koster samfunnet penger å kreve inn skatt) vil det ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomt for staten og Avinor å investere så store beløp i ny lufthavn. Uten restverdi etter 25 år tilsvarer nytten i analyseperioden en investering på 4,1 milliarder kr i alternativ 1, 3,75 milliarder kr i alternativ 2 og 2,9 milliarder kr i alt 2b ved 4,5 prosents kalkulasjonsrente. Regner en med en restverdi på 15/40 av investeringen etter 25 år så kan investeringsbeløpene økes med 15 prosent.

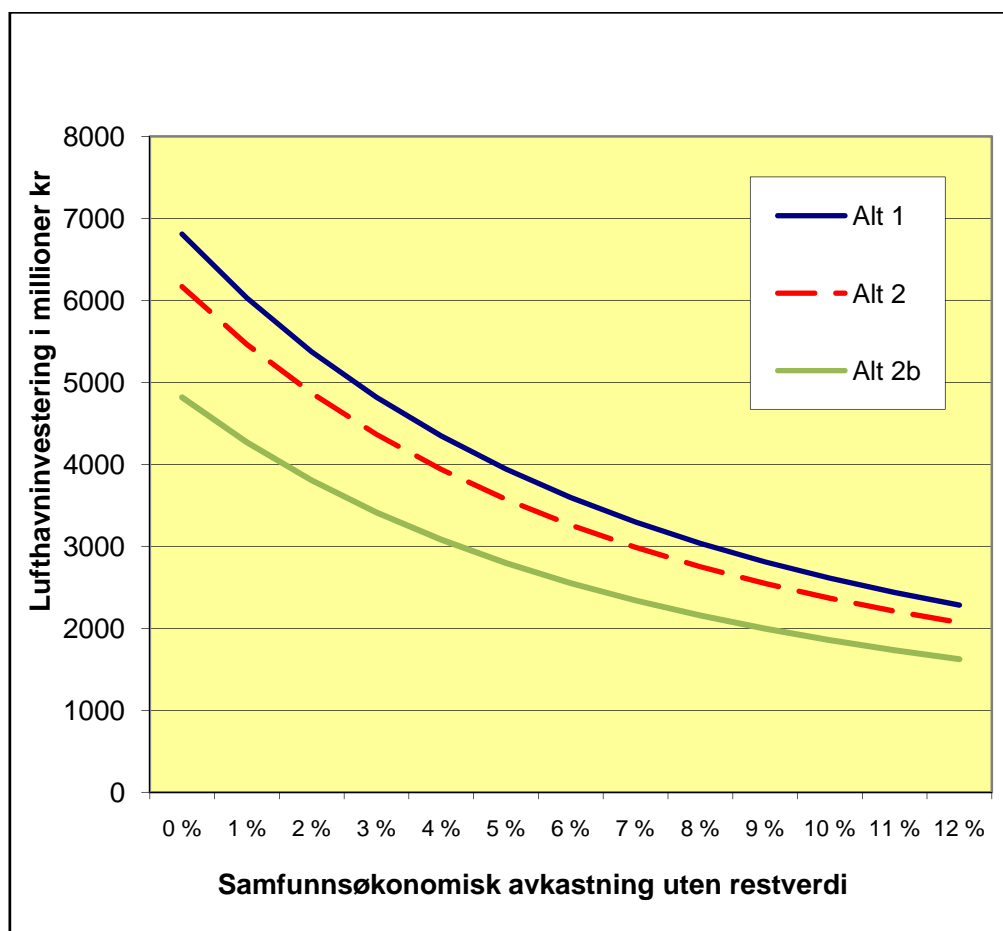
Ved lavere kalkulasjonsrenter kan investeringskostnaden økes mens høyere kalkulasjonsrente gir lavere investeringsbeløp. For eksempel gir en kalkulasjonsrente på 7 prosent rom for en investering (uten restverdi) på 3-4 mrd mens en rente på 2 prosent gir rom for 4,7-6,5 mrd kr. Dette er illustrert i figur A.

En investering på 3 milliarder kroner vil for eksempel gi om lag 4 prosents avkastning i alternativ 2b, 7 prosent i alternativ 2 og 8 prosent i alternativ 1.

Tabell A: Samfunnsøkonomisk nytte av ny Helgeland lufthavn i tre alternativer sammenlignet med fortsatt drift på dagens tre lufthavner. Mill 2009-kr i perioden 2018-42 med 4,5 prosent kalkulasjonsrente. Alt 2b tilsvare alt 2 uten nyskapt trafikk.

Virkning	Alt 1	Alt 2	Alt 2b
Underveisavgift Avinor	11	72	3
Lufthavnavgifter Avinor	36	-8	-217
Drift Avinor	206	206	349
Sum Avinor uten underveisavgift	242	199	133
Gevinst Avinor uten kapitalkostnader	253	271	135
Kostnad flyselskap	1 098	843	2 320
Billettinntekter flyselskap	344	421	-1 004
Redusert statlig tilskudd til flyselskap	-1 550	-1 550	-1 550
Gevinst for flyselskap	-107	-285	-233
Arbeidsbetingede reiser	1 625	1 462	967
Private reiser	1 242	1 074	696
Gevinst for passasjerene	2 868	2 535	1 664
Avgifter til staten	71	57	-71
Redusert statlig tilskudd til flyselskap	1 550	1 550	1 550
Gevinst for staten	1 621	1 606	1 479
Ulykkeskostnader	-17	,2	89
Utslipp til luft	-27	-4	64
Endret verdi av ulykker og utslipp	-44	-4	152
Sum samfunnsøkonomisk nytte uten kapitalkostnader	4 590	4 123	3 197
Verdi av gevinst for staten (20%)	324	321	296
Samlet nytte uten kapitalkostnader	4 914	4 444	3 493
Maksimal investeringskostnad uten restverdi	4 137	3 749	2 933

*Nytten (utover Avinors) redusert med skattefaktoren på 20 prosent.
Kilde: TØI rapport 1014/2009



Kilde: TØI rapport 1014/2009

Figur B. Samfunnsøkonomisk avkastning av ny Helgeland lufthavn i tre alternativer for ulike investeringsnivåer ved en analyseperiode på 25 år uten restverdi etterpå.